

Una red viaria vertebradora, equilibrada y accesible

El II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009 apuesta, en primer lugar, por una importante red de Ejes Estratégicos de Gran Capacidad que vertebran el territorio y faciliten la plena accesibilidad, y la seguridad y comodidad en las comunicaciones, en segundo lugar, por una equilibrada y homogénea red de carreteras en el conjunto de la geografía de Navarra que garantice este servicio público a la población y a las empresas, de forma que sea un factor decisivo para el desarrollo y progreso de la Comunidad Foral; el conjunto de estos dos principios tiene como objetivo el situar al 99% de la población de Navarra a menos de 20 minutos de una vía de gran capacidad.

UN OBJETIVO ESTRATÉGICO: LA ACCESIBILIDAD A LA RED DE GRAN CAPACIDAD.

El II Plan Director de Carreteras de Navarra se cimenta sobre un objetivo estratégico para los ciudadanos de Navarra: el tener plena accesibilidad a la Red de Gran Capacidad en igualdad de condiciones para todo el territorio.

Uno de los retos de Navarra debe ser que el conjunto de su población, a través de una potente red de comunicaciones, pueda acceder sin inconveniente a los servicios comunes y al desarrollo personal, tanto en lo que se refiere a la educación, sanidad, trabajo, disfrute del tiempo libre y relación interterritorial.

Para ello, se ha diseñado una Red de Gran Capacidad, y un entramado de la Red Local y Comarcal de carreteras, de forma que al finalizar el II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009, el 99 % de la población de Navarra se encuentre a menos de veinte minutos de una Vía de Gran Capacidad.



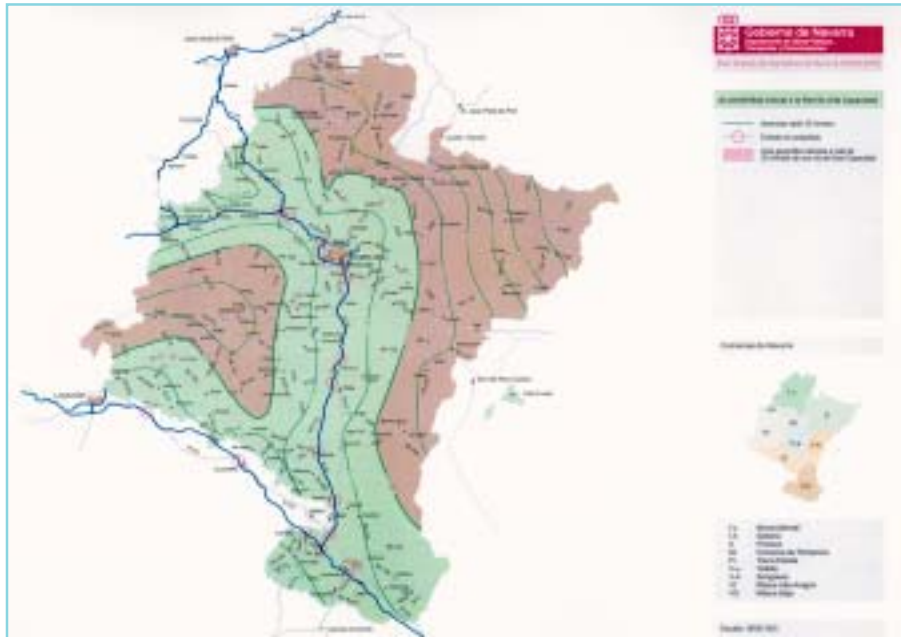
PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS DEL II PLAN DIRECTOR

Tras la luz verde del Gobierno Foral, la Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra aprobó en 12 de noviembre de 2002 el II Plan Director de carreteras para el período 2002-

2009, un documento estratégico para la configuración futura de la Red de Carreteras de Navarra.

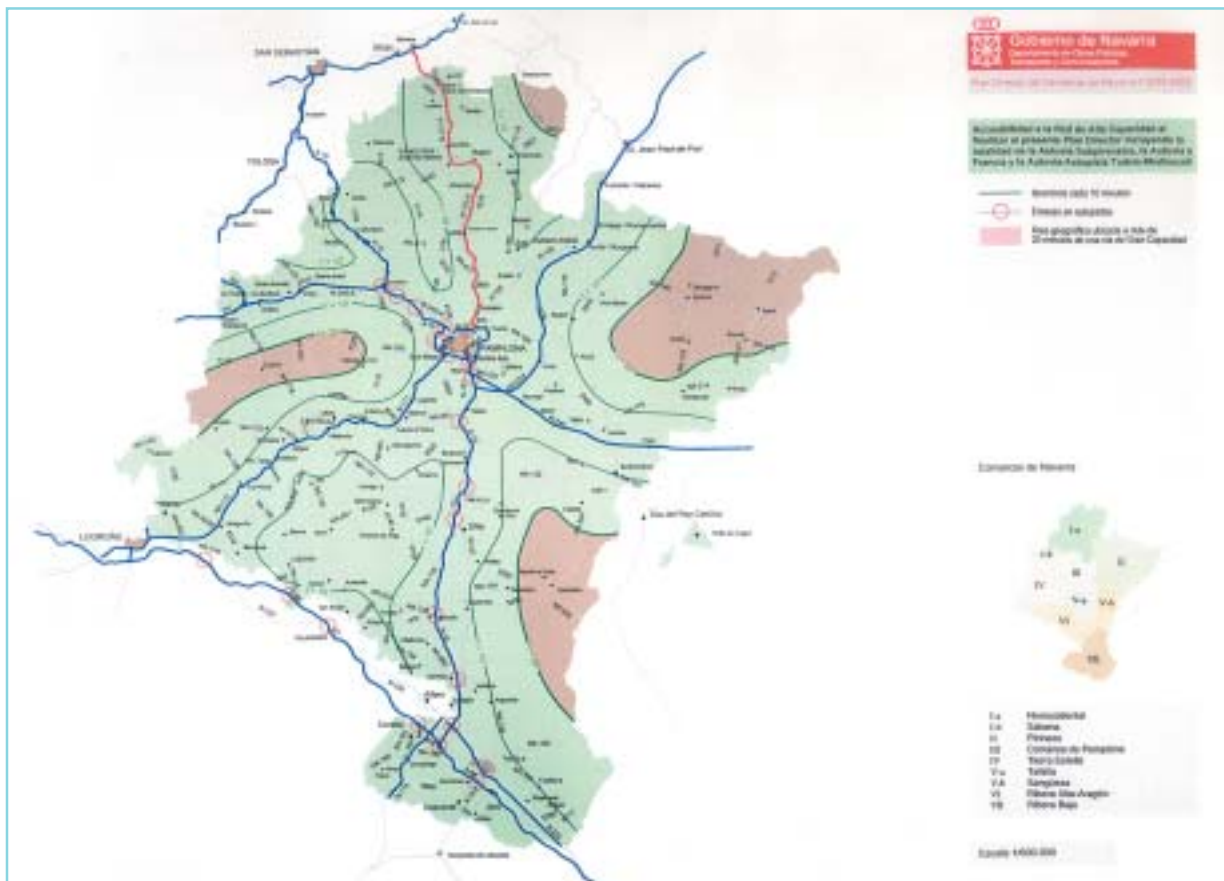
En el momento actual, las carreteras constituyen las principales y, en muchos casos únicas vías de comunicación, que no sólo hacen posible los

flujos de las actividades económicas y sociales en el interior de Navarra y entre Navarra y el exterior, sino que, además, condicionan fundamentalmente la evolución y transformación económica, social y territorial de la realidad navarra.



Mapa de Accesibilidad actual a la Red de Gran Capacidad (isocrona 20 minutos).

Mapa de accesibilidad futura de la Red de Gran Capacidad (isocrona 20 minutos).



Teniendo en cuenta la importancia de la Red de Carreteras para el desarrollo de Navarra, el II Plan de Director de Carreteras pretende consolidarla y adecuarla de acuerdo con los siguientes principios estratégicos:

- Ofrecer a los ciudadanos una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.
- Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, las conexiones de la Comunidad Foral.
- Equilibrar el territorio navarro y la comunicación entre sus localidades, de forma que haya una adecuación entre la inversión en las grandes redes viarias y las redes de rango comarcal o local.
- Situar al 99% de la población de Navarra a menos de 20 minutos de una Vía de Gran Capacidad, de modo que se avance en la accesibilidad en

el conjunto del territorio de la Comunidad Foral.

- Compatibilizar la necesaria mejora de la red viaria con el respeto y protección del medio ambiente y del patrimonio natural de Navarra. Para ello, en la medida de lo que sea posible y técnicamente viable, a la hora de construir nuevas vías de Gran Capacidad se procurará utilizar la mayor parte posible del trazado de carreteras existentes.
- Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras.
- Facilitar a los ciudadanos el ejercicio del ocio y de su tiempo libre, como demanda social claramente en aumento, considerando que uno de sus soportes principales es el desplazamiento utilizando la red viaria.

Tomando como base esas líneas estratégicas, el Plan marca unos objetivos de carácter territorial, económico, social y medioambiental para el

período 2002-2009 que pasan por insertar a Navarra en la red nacional de comunicaciones y en los corredores internacionales; fomentar las conexiones con los territorios limítrofes; articular subespacios comarcales entre sí y con los grandes ejes del territorio; potenciar la accesibilidad y el equilibrio de la Red de Carreteras de toda Navarra; avanzar en seguridad vial; mejorar el rendimiento y aprovechamiento de las infraestructuras; avanzar en la gestión tecnológica de la Red de Carreteras; y restituir la calidad ambiental de las carreteras existentes y cuidar este aspecto en las de nueva creación.

ALCANCE Y PRINCIPALES ACTUACIONES

El II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009 se incardina en un período temporal donde las comunicaciones por carretera de Navarra deberán registrar un verdadero impulso para configurarse como una red de gran

Resultados ejercicio 2002 (en miles de euros)

	Previsto en el Plan	Consignación Presupuestaria	Realizado
Autovías/Duplicación de calzadas	31,61	21,67	20,80
Red de Interés General	24,08	21,93	19,57
Red de Interés de la Comunidad Foral	2,24	2,10	1,96
Red Comarcal y Local	4,17	1,50	1,49
Variantes de Población	0,06	0,06	60
Comarca de Pamplona	22,90	20,78	18,14
Estudios y Proyectos	1,47	1,64	0,94
Protección ambiental	3,01	0,87	0,84
Control de Calidad / Seguridad y Salud	0,51	0,35	0,28
Revisiones de precios	1,65	1,61	1,61
Expropiaciones	1,80	3,83	3,55
TOTAL AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED	99,99	80,16	72,95
Conservación de la red y Centro de Control	11,41	11,38	11,31
Refuerzo de Firmes	6,91	7,12	7,11
Seguridad Vial	4,57	2,60	2,60
Travesías y Convenios	3,31	3,95	3,64
Maquinaria y Material Diverso	0,34	0,22	0,20
Inventarios	0,18	0,00	0,00
TOTAL CONSERVACIÓN Y GESTIÓN TECNOLÓGICA.	26,72	25,27	24,87
TOTAL PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA	126,71	105,43	97,83

calidad, con un amplio desarrollo de la Red de Gran Capacidad y con la culminación de importantes obras que darán continuidad a significativos ejes de carácter intraterritorial.

Para ello, las perspectivas financieras quedaron notablemente despejadas a partir de la aprobación de la Ley Foral 21/2001 de contratación, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño y, en todo caso, podrán ser complementadas con convenios con otras Administraciones o aportaciones de fondos estructurales comunitarios. No obstante, las previsio-

nes económicas actuales permiten garantizar un amplio desarrollo de lo programado.

Así, el panorama de la Red de Carreteras cuando finalice el desarrollo del II Plan Director de Carreteras 2002-2009, presentará nuevas infraestructuras y otras novedades:

- Eje de Gran Capacidad de Belate, entre Pamplona e Irún.
- Autovía Pamplona-Estella-Logroño.
- Desdoblamiento de la carretera N-232 Castejón-Tudela-Cortes, a su paso por Navarra.
- Túneles de Ezkaba.

- Autovía Subpirenaica entre Pamplona y Yesa.
- Transformadas en su totalidad, con viales con doble calzada, las rondas Este y Norte de Pamplona, así como su conexión a través de Huarte-Olloki-Arre.
- La totalidad de la Comarca de Pamplona contará con una red de circunvalación con continuidad y con doble calzada.
- Eje Estella-Tafalla-Sangüesa.
- Eje del Ebro, que incluirá la nueva variante Este de Tudela con el puente del río Ebro, y las variantes de todas



Puente sobre la antigua carretera de Belate.

las principales poblaciones de la Ribera del Ebro.

- Eje Leitza-Donostia/Santesteban.
- Reformado y adecuado en su totalidad el eje Auritz/Burguete-Ezcároz-Ochagavía-Isaba.
- Reformada y adecuada en su totalidad la carretera Zubiri-Orreaga/Roncesvalles.
- Se habrá invertido notablemente en la seguridad integral de las carreteras.
- Se habrán impulsado notablemente los medios, las actuaciones y la modernización de la conservación de carreteras, en especial mediante la gestión del nuevo Centro Avanzado de Conservación y la construcción de los nuevos parques de conservación en cinco distritos.
- Previsiblemente se habrá decidido y actuado en la Vía de Gran Capacidad Navarra-Francia, y se encontrará construida y en servicio la Vía de Gran Capacidad Medinaceli-Soria-Tudela.

Con las nuevas actuaciones y con las existentes anteriormente, Navarra contará en 2009 con una de las redes de comunicaciones más potentes de España que equilibrará notablemente el territorio y compondrá una red de carreteras con unas satisfactorias características funcionales. Pamplona contará con un mínimo de cinco salidas radiales de gran capacidad, y todas las cabeceras de merindad contarán en sus inmediaciones con una vía de gran capacidad. Igualmente, la mayor parte del territorio de Navarra y más del 99% de la población, estará a menos de 20 minutos de una Vía de Gran Capacidad. Cabe destacar también que, según los parámetros y previsiones actuales, para 2009 se encontrará reformada un 100% de la Red de Autopistas y Autovías, el 97,4% de la Red de Interés General, el 96,5% de la Red de Interés de la Comunidad Foral y el 65,3% de la Red Comarcal, lo que supone un paso definitivo para la prestación de este servicio público a largo plazo en Navarra.

Obras de
desdoblamiento de
la Ronda Este y
conexión con la
variante de Olaz,
población que
aparece a la
izquierda.

INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN: 1.388 MILLONES EN OCHO AÑOS

El II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009 prevé una inversión de 1.388,47 millones de euros en ocho años. Ya en 2002 se financiaron actuaciones con un coste de 126,93 millones de euros, de los cuales 117,91 fueron aportados por el Gobierno de Navarra y 9,02 millones de euros correspondieron a financiación externa.

Y es que, ante la insuficiencia o inadecuación del sistema tradicional de financiación de infraestructuras viarias, el Gobierno de Navarra se planteó en 2002 nuevas fórmulas o modelos financieros, con el fin de involucrar a otras instituciones públicas o inversores privados en el desarrollo sostenible de la Red viaria, contribuyendo de esta

manera a la competitividad general del Territorio.

Tomando como base esa filosofía, se estableció una primera e importante iniciativa para la construcción y financiación de la autovía Pamplona-Logroño, empleando el sistema de concesión con "peaje en sombra", consistente en que la Administración abona al concesionario la compensación por peaje que, en principio, debería pagar el usuario de una vía cuya construcción ha sido financiada por fondos privados.

Continuando en esta línea, está previsto que en otras actuaciones del Plan se adopten las nuevas fórmulas de financiación, de forma que de los 1.388,47 millones de euros de inversión proyectados, 326,28 procedan de financiación externa.



Seguimiento de ejecución de obras al 31 de diciembre de 2002

 Ejecutada  Programada

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Autovías - Duplicaciones de calzada								
Madrid Irún								
Altsasu/Alsasua-Etxegárate								
Obras Complementarias								
Actuaciones compl.: Acceso Sur Altsasu/Alsasua (C)								
Autovía Pamplona - Logroño								
Pamplona - Estella - Logroño (E)								
Paso Urbanización Zizur								
Logroño - Zaragoza								
Variante de Tudela								
Obras complementarias I y II de la Variante de Tudela								
Desdoblamiento N-232: Castejón - Tudela y Tudela - Cortes								
Autovía Subpirenaica: Pamplona - Huesca								
Pamplona - Sanguesa - Jaca - Huesca								
Autopista de Navarra								
Reforma Tafalla - Sur (T)								
Enlace A-15 - Carrascal (T)								
Enlace A-15 - Sarasa - Iza (T)								
Autopista Vasco-Aragonesa								
Enlace A-68 - Lodosa (C)								
Otras autovías								
Pamplona - Valle del Ebro								
Pamplona - Tudela								
Mejora perfil e intersección de Garinoain								
Mejora perfil e intersección de Barasoain								
Paso inferior en Barasoain								
Intersecciones Pítilas y Murillo el Cuende								
Variante y mejora intersección de Los Abetos								
Pamplona - Francia por Zubiri								
Pamplona - Francia por Luzaide/Valcarlos								
Zubiri - Ibañeta								
Convenio Plan Director Roncesvalles								
Pamplona - Francia por Velate								
Pamplona - Behobia								
Túnel de Ezkaba - enlace Oricáin								
Variante de Ostiz								
Variante de Ostiz - Etulain								
Variante de Olagüe - Ventas de Arraiz								
Zozaia - Doneztebe/Santesteban. Tramo 1								
Zozaia - Doneztebe/Santesteban. Tramo 2								
Zozaia - Doneztebe/Santesteban. Tramo 3								
Arrigaztelu								
Igantzi - Bera/Vera de Bidasoa								
Bera/Vera de Bidasoa - Endarlatsa								
Pamplona - Francia por Baztán								
Variante de Mugairi								











































Seguimiento de ejecución de obras al 31 de diciembre de 2002

	Ejecutada		Programada						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Variante Mugairi: Obra complementaria ltersección Orabldea	██████████								
Irurita - Elizondo			██████████	██████████	██████████	██████████			
Urdax - Dantxarinea							██████████	██████████	
Pamplona - Irurtzun									
Pamplona - Irurtzun									
Conjunto de actuaciones para la mejora de la seguridad y la capacidad (I)						██████████	██████████	██████████	
Conjunto de actuaciones para la mejora de la seguridad y la capacidad (II)						██████████	██████████		
Red de Interés de la Comunidad Foral									
Estella - Andosilla									
Estella - Dicastillo (AL)									
Dicastillo - Allo (AL)									
Tudela - Ejea de los Caballeros			██████████	██████████	██████████				
Tafalla - Sangüesa									
Alto de Lerga - Eslava	██████████	██████████							
Eslava - Variante de Sada			██████████	██████████	██████████	██████████			
Variante de Sada - Aibar				██████████	██████████	██████████			
Eje del Ebro									
Variante de Mendavia							██████████	██████████	
Variante de Lodosa						██████████	██████████	██████████	
Variante de Andosilla						██████████	██████████	██████████	
Variante de Azagra							██████████	██████████	
Milagro - Cadreita	██████████	██████████							
Variante de Milagro	██████████								
Variante de Valtierra								██████████	
Variante de Arguedas								██████████	
Variante Este de Tudela y puente del Ebro		██████████	██████████	██████████	██████████				
Puente sobre río Ebro: Mendavia - Agoncillo (C)					██████████	██████████			
Red de Interés de la Comunidad Foral (cont.)									
Auritz/Burguete - Isaba									
Auritz/Burguete - Ezcároz				██████████	██████████	██████████			
Ochagavía - Isaba				██████████	██████████	██████████			
Murillo de Lónguida - Villaveta				██████████	██████████	██████████			
A-15 - Leitza - Doneztebe/Santesteban			██████████	██████████	██████████	██████████			
Rotonda de Leitza		██████████							
Red Comarcal									
Tafalla - Peralta - Rincón de Soto									
Tafalla - Peralta							██████████	██████████	
Peralta - Rincón de Soto						██████████	██████████	██████████	
Caparroso - Carcastillo									
Caparroso - Santacara					██████████	██████████	██████████		
Santacara - Murillo el Fruto			██████████	██████████	██████████	██████████			
Murillo el Fruto - Carcastillo (Variante de Murillo el Fruto)			██████████	██████████	██████████	██████████			
Marcilla - Peralta		██████████	██████████	██████████					
Esparza - Ezcároz	██████████	██████████							
Navascués - Puerto de las Coronas	██████████	██████████							

Seguimiento de ejecución de obras al 31 de diciembre de 2002

 Ejecutada

 Programada

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Campanas - Yárnoz								
Aibar - Cáseda								
Campanas - Lerín								
Variante de Enériz								
Nueva conexión Autovía Logroño-Obanos (AL)								
Nueva conexión Autovía Logroño-Mendigorría (AL)								
Puente la Reina - Mendigorría								
Larraña - Lerín II								
Nueva carretera Lerín-Sesma								
Peralta - Andosilla								
Peralta - Altos de Peralta								
Altos de Peralta - Andosilla								
Viana - Recajo								
Venta de Arlás - Marcilla								
Corella - Cintruénigo								
Red Local								
Valle de Izagaondoa Lumbier - Urbicain								
Tulebras - Barillas - Ablitas								
Lesaka - Oiartzun								
Doneztebe/Santesteban - Saldías								
Bera/Vera de Bidasoa - Francia (Lizuniaga)								
Ribaforada - Buñuel - Cortes								
Carretera a Ujué								
Accesos a Javier								
Caparros - Mérida								
Cizur Menor - Campanas								
Acceso a Galar (AL)								
Acceso a Zariquiegui (AL)								
Esparza - Salinas de Pamplona (C)								
Cruce Artajona - Venta de Arlas								
Falces - Lerín (III)								
Mendavia-Lazagurria (Variante Lazagurria) (AL)								
Lazagurria - Torres del Río (AL)								
Urbiola-Allo (Variantes de Luquin/Barbarin/Arróniz) (AL)								
Dicastillo-Arellano (parcial) (AL)								
El Busto - N 111 (AL)								
Acceso a Peralta (C)								
N-113 - Fitero								
Irurtzun - Astrain								
Acceso a Artazu (AL)								
Acceso a Lerate (AL)								
Viana (variante) - Aras								
Bargota - N 111(AL)								
Acceso a Lácar y variante (AL)								
Ancín-Urbiola (Variante Urbiola) (AL)								
Lekumberri-Albiasu						